



भारत का राजपत्र The Gazette of India

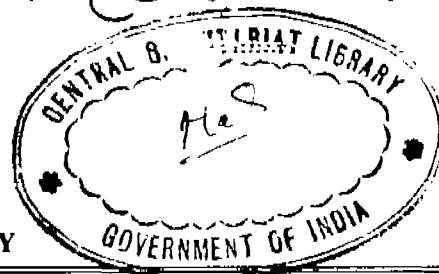
असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 48]

नई दिल्ली, मंगलवार, फरवरी 27, 2001/फाल्गुन 8, 1922

No. 48]

NEW DELHI, TUESDAY, FEBRUARY 27, 2001/PHALGUNA 8, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 27 फरवरी, 2001

सं. टीएएमपी/11/2001-टीपीटी—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार तृतीकोरिन पत्तन न्यास के छह माह की अवधि के लिए कंटेनर टर्मिनल में आने वाले जलयानों द्वारा देय तलकर्षण की विशेष दर को संशोधित करने के प्रस्ताव को अनुमोदित करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएएमपी/11/2001-टीपीटी

तृतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी)

.....आवेदक

आदेश

(14 फरवरी 2001 को पारित)

तृतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) ने इस प्राधिकरण द्वारा 14 जून 2000 को अधिसूचित कंटेनर जलयानों के संबंध में तलकर्षण लेवी की समीक्षा करने का प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

2 प्राधिकरण ने टीपीटी के कोयला जेटी I, कोयला जेटी II, तेल जेटी, कंटेनर बर्थ, वीओसी III और वीओसी IV में मुख्य तलकर्षण कार्य पर हुए लगभग 220 करोड़ रु० के तलकर्षण खर्च को चुकाने के लिए तलकर्षण लेवी लगाने के प्रस्ताव पर पहले विचार किया था। प्राधिकरण ने पत्तन प्रयोक्ताओं और टीपीटी से विस्तृत चर्चा करने के बाद चाहे किसी भी प्रकार के तलछट वाले उपर्युक्त बर्थों पर आने वाले सभी जलयानों के लिए सभी समुद्री प्रभारों अर्थात् पत्तन देय, संचालन प्रभार और बर्थ प्रभारों के 50% पर तलकर्षण लेवी निर्धारित की थी। प्राधिकरण ने इस संबंध में 2 जून 2000 को आदेश पारित किया था जिसे 14 जून 2000 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। आदेश इसके प्रकाशन की तारीख से 30 दिन समाप्त होने के बाद प्रभावी हुआ।

3. टीपीटी ने अपने प्रस्ताव में तलकर्षण लेवी प्रभारों की समीक्षा करने के निम्नलिखित आधार बताए हैं :-

(i) तलकर्षण लेवी के क्रियान्वयन के बाद यातायात वृद्धि की समीक्षा की गई। इससे यह पता चला कि कंटेनर यातायात में वृद्धि 12% तक कम हुई है जबकि पत्तन के समग्र यातायात में वृद्धि में कोई कमी नहीं आई है। मुख्य लाइन प्रचालकों और स्टीमर एजेंटों ने समुद्री प्रभारों की अधिकता के बारे में अभ्यावेदन दिया है और प्रभार कम करने का अनुरोध किया है। द पीएसए एसआईसीएएल टर्मिनल लि० ने भी समुद्री प्रभारों की अधिकता के मामले को उठाया है और इन्हें कम करने का अनुरोध किया है जिससे पत्तन को कंटेनर यातायात को बढ़ाने के लिए प्रतिस्पर्धी बनाया जा सके।

(ii) यह पता चला है कि टीपीटी के समुद्री प्रभार चेन्नई से 41%, कोचीन से 17% और जवाहर लाल नेहरू (जेएन) पत्तन न्यास से 16% अधिक है।

सामान्य कार्गो के कंटेनरबंद करने की वर्तमान प्रवृत्ति से यह संकेत मिलता है कि पत्तन की यातायात वृद्धि मुख्यतया कंटेनर यातायात पर निर्भर करती है। जहाँ तक तूतीकोरिन पत्तन का संबंध है तो दक्षिणी प्रायद्वीप अर्थात् समान भीतरी प्रदेश वाले कोचीन, तूतीकोरिन और चेन्नई तीनों ही पत्तनों में भारी प्रतिस्पर्धा है। पत्तन का यातायात केवल प्रतियोगी दरें उपलब्ध कराके और कोलंबो में यानांतरण को रोकने के लिए विदेशी पत्तनों से संबद्धता की सुविधा उपलब्ध कराके ही बढ़ाया जा सकता है।

- (iii) टीपीटी पत्तन के भावी विकास के लिए कंटेनर यातायात की वृद्धि के महत्व को और सीधे आने वाले जलयानों द्वारा कंटेनर यातायात को बढ़ाने के लिए एमएलओ के योगदान को ध्यान में रखकर, तलकर्षण लेवी की समीक्षा करने और छह माह के नियमित अंतरालों पर समग्र आय पर उसके प्रभाव का आकलन करने का निर्णय किया है जिससे वार्षिक तलकर्षण देयता को पूरा करने के लिए आय की पर्याप्तता को सुनिश्चित किया जा सके। आशा की जाती है कि तलकर्षण लेवी की समीक्षा करने से सीधे आने वाले जलयानों को आकर्षित किया जा सकेगा जिससे यातायात में अतिरिक्त वृद्धि होगी और इस प्रकार पूंजीगत तलकर्षण की वार्षिक देयता को चुकाने के लिए तलकर्षण लेवी की कुल आय को बढ़ाया जा सकेगा।

- (iv) 8.24 मीटर से अधिक तलछट वाले जलयान वीओसी III और IV कोयला जेटी I और II में आते हैं जिससे उन्हें प्रति यूनिट भाड़ा लागत की बचत होती है और वे तलकर्षण लेवी को वहन करने में समर्थ होते हैं। 8.24 मीटर से कम तलछट वाले जलयान मुख्यतया कंटेनर वर्थ और तेल जेटी में आते हैं। अतः वे अपनी आय को बढ़ाने के लिए गहरे तलछट का लाभ नहीं उठा पाते। तेल कार्गो पर तलकर्षण लेवी का कोई प्रभाव नहीं पड़ता। तेल यातायात बढ़ रहा है और यह तलकर्षण लेवी का भार वहन कर सकता है।

- (v) 14 जुलाई 2000 से 30 नवंबर 2000 तक की अवधि में तलकषण लेवी से 561 करोड़ रु० की राशि वसूल की गई । यदि वर्तमान प्रवृत्ति बनी रहती है तो वार्षिक लाय लगभग 14.96 करोड़ रु० हो सकती है जो ऋण शोधन देयता को चुकाने के लिए पर्याप्त होगी ।

4. इस परिप्रेक्ष्य में टीपीटी ने कंटेनर बर्थ में आने वाले जलयानों के लिए तलकषण लेवी को निम्नलिखित अनुसार संशोधित करने का प्रस्ताव किया है :-

(i) पत्तन देय	15%
(ii) संचालन प्रभार	15%
(iii) बर्थ किराया प्रभार	30%

5. टीपीटी के न्यासी बोर्ड ने भी उपर्युक्त प्रस्ताव को अनुमोदित कर दिया है ।

6. टीपीटी के उपर्युक्त प्रस्ताव को विभिन्न प्रयोक्ताओं/ पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्था को परिचालित किया गया । प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्था से लिखित टिप्पणियाँ प्राप्त होने तक, इस मामले में तूतीकोरिन के टीपीटी परिसर में 23 जनवरी, 2001 को संयुक्त सुनवाई की गई । संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन प्रस्तुत किए गए :-

तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी)

- (i) यह एक नीतिगत प्रस्ताव है ।
- (ii) हम अन्य अधिकांश पत्तनों की तुलना में काफी अधिक मंहगे हैं । इससे जलयान हमसे दूर जा रहे हैं, परिणामस्वरूप कंटेनर यातायात में वृद्धि रुक गई ।
- (iii) भारतीय जहाजरानी निगम (एससीआई) ने कोलंबो की तुलना में हमारी दरें अधिक होने के बारे में जहाजरानी मंत्रालय से शिकायत की है । हम प्रतिस्पर्धा में रहना चाहते हैं ।

- (iv) केवल कंटेनर टर्मिनल में बर्थ में लंगर डालने वाले जलयानों को ही रियायत मिलेगी । दूसरी बर्थों में जाने वाले जलयान पार्सल साइज के कारण कुछ लाभ प्राप्त कर लेते हैं ।
- (v) हमारे यातायात में वर्ष 2000-01 में 25% तक की वृद्धि हुई है । हम छह माह के राजस्व नुकसान को तो वहन कर सकते हैं । यदि इन रियायतों से यातायात में वृद्धि नहीं होती है तो उसकी भी समीक्षा की जाएगी ।

मैसर्स सदरन पेट्रोकेमिकल इंडस्ट्रीज लि० (एसपीआईसी)

यदि यह नीति विफल हो जाती है तो अन्य बर्थों पर अंतर को दूर करने के लिए अधिक भुगतान का मार नहीं डाला जाएगा ।

भारतीय राष्ट्रीय पोतवणिक संघ (आईएनएसए)

गहरे तलछट वाले जलयान कंटेनर टर्मिनल में नहीं आ रहे हैं इसलिए उन्हें अधिक रियायत दी जाए ।

मैसर्स स्टरलाइट इंडस्ट्रीज लि०

- (i) हमने लेवी का विरोध किया था । हम राजस्व अर्जित करने के लिए यातायात बढ़ाना चाहते थे । टीपीटी का कहना है कि यातायात में 25% की वृद्धि हुई है फिर हम लेवी क्यों लें ?
- (ii) कम तलछट वाले जलयान चाहे जिस बर्थ में आएँ, वे रियायत के हकदार होने चाहिए ।

तूतीकोरिन स्टीमर एजेंट एसोसिएशन (टीएसएए)

- (i) सभी कंटेनर जलयान 8.23 मीटर तलछट के हैं उन पर 50% तलकर्षण लेवी लगाना अनुचित है ।
- (ii) यातायात में प्रत्याशित वृद्धि नहीं हुई है ।
- (iii) पत्तन देय/संचालन प्रभार / बर्थ किराये के लिए समान रियायत होनी चाहिए ।

- (iv) जलयान से खाली बर्थ घेरने के लिए लेवी प्रभारित नहीं की जानी चाहिए।
- (v) छह माह की अवधि बहुत कम है। लंबी अवधि के लिए दी जाए।

द पीएसए एसआईसीएएल टर्मिनल्स लि०

हम टीपीटी की इस सकारात्मक प्रस्ताव के लिए सराहना करते हैं।

तुतीकोरिन कस्टम लाइसेंसी एजेंट्स एसोसिएशन (सीएलएए)

- (i) 8.23 मीटर से कम तलछट वाले जलयानों के लिए कोई लेवी नहीं होनी चाहिए।
- (ii) विनिमय दर में घटा-बढ़ी से पत्तन को येन में मिले इस ऋण के कारण कोई नुकसान नहीं होगा। उसके द्वारा अमेरिकी डॉलर में वसूल किए गए समुद्री प्रभार भी लाभदायक हैं।
- (iii) रियायत केवल छह माह के लिए क्यों? कम से कम 12 माह के लिए दी जानी चाहिए।

भारतीय वाणिज्य एवं उद्योग चैम्बर (आईसीसीआई)

- (i) हम सीएलएए से सहमत हैं।
- (ii) गंदा सामान (कार्गो) ले जाने वाले जलयानों को बर्थ III में जाना पड़ता है। वे बर्थ I और II में नहीं जा सकते। उन्हें 100% रियायत मिलनी चाहिए।

तुतीकोरिन पत्तन प्रहस्तन एजेंट एसोसिएशन (टीपीएचएए)

हम प्रस्ताव का स्वागत करते हैं। कृपया यह सभी कार्गो और सभी बर्थों के लिए दिया जाए।

अखिल भारतीय वाणिज्य एवं उद्योग चैम्बर (एआईसीसीआई)

हम प्रस्ताव का पूरी तरह समर्थन करते हैं।

कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

- (i) हम प्रस्ताव का स्वागत करते हैं ।
- (ii) तलकषण के लिए प्रभार वसूल करना गलत है । यह निवेश का मामला है। इसका भुगतान भावी आय में से किया जाना चाहिए ।

भारतीय जहाजरानी निगम (एससीआई)

- (i) हम प्रस्ताव का पूरा समर्थन करते हैं ।
- (ii) रियायत ब्रेक बल्क कार्गो के लिए भी दी जाए ।

मैसर्स डीसीडब्ल्यू लि०

कृपया कार्गो से संबंधित प्रभार भी कम किए जाएं ।

7. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में और संयुक्त सुनवाई में दिए गए तर्कों को ध्यान में रखकर, निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट होती है :-

- (i) प्राधिकरण ने टीपीटी की विशिष्ट बर्थों में आने वाले सभी जलयानों के लिए सभी समुद्री प्रभारों (अर्थात् पत्तन देय, संचालन प्रभार और बर्थ किराया) के 50% पर तलकषण लेवी का अनुमोदन किया है । ठीक-ठीक परिकलन के अनुसार वास्तव में परिकलित लेवी 68% बैठती है । प्राधिकरण ने 68% तलकषण लेवी को बहुत अधिक माना ; अतः टीपीटी को अपने रिजर्व से 18% भार का वहन करना था । यहाँ तक कि 50% लेवी को भी बहुत अधिक माना गया ; परंतु संपन्न कार्य स्थिति को ध्यान में रखकर इसे अनुमोदित करना पड़ा जिसका सामना प्राधिकरण को पूंजीगत तलकषण कार्य पर टीपीटी द्वारा किए गए 220 करोड़ रु० के भारी खर्च के कारण करना पड़ा ।
- (ii) जिस बात की आशंका थी वह सही हो गई है । तलकषण लेवी का यातायात पर स्पष्ट रूप से प्रतिकूल प्रभाव पड़ा । अतः टीपीटी उपर्युक्त

पैराग्राफ (4) में वर्णित लेवी में कुछ संशोधन करने का प्रस्ताव करने के लिए विवश हुआ है ।

टीपीटी का प्रस्ताव अब ठोस वास्तविकताओं के बेहतर मूल्यांकन पर आधारित है और इसलिए उस पर सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जाना आवश्यक है ।

इसके अतिरिक्त प्राधिकरण संपन्न कार्य स्थितियों के संदर्भ में प्रशुल्क प्रस्तावों को अनुमोदित करने के लिए आवश्यक विसंगति को दूर करना चाहता है ।

- (iii) निस्संदेह केवल छह माह पूर्व निर्धारित किए गए प्रशुल्कों में इस प्रकार संशोधन करना गलत है किंतु टीपीटी ऐसा करने के लिए बाध्य है ; प्रस्ताव में यह कैच 22 की स्थिति है । प्रस्ताव चूंकि ठोस वास्तविकताओं के बेहतर मूल्यांकन पर आधारित है और कुछ प्रयोक्ताओं को रियायत देने के संबंध में है, अतः प्राधिकरण इस पर अनुकूल दृष्टि से विचार करने के लिए तैयार है ।
- (iv) संबंधित रियायतों को कंटेनर टर्मिनल में आने वाले जलयानों तक ही सीमित किए जाने का प्रस्ताव है क्योंकि इससे केवल कंटेनर यातायात में ही वृद्धि प्रभावित होगी । यह टीपीटी का वाणिज्यिक फैसला है कि अन्य बर्थों में आने वाले जलयानों को पार्सल साइज के कारण (स्केल का) कुछ लाभ मिल जाता है ।
- (v) संबंधित रियायतें छह माह की अवधि के लिए ही दिए जाने का प्रस्ताव है, उसके बाद ये स्वतः समाप्त हो जाएंगी । यदि रियायत से कंटेनर यातायात में वृद्धि के वांछित परिणाम मिलते हैं तो टीपीटी द्वारा नया प्रस्ताव तैयार करने के लिए स्थिति की समीक्षा की जाएगी । वर्ष 2000-01 में सामान्य यातायात में 25% की वृद्धि के कारण टीपीटी ने छह माह के लिए (इन रियायतों के कारण होने वाले) राजस्व के नुकसान को सहने की स्थिति में होने का दावा किया है । इस मामले की मुश्किल परिस्थितियों को ध्यान में रखकर, यह प्राधिकरण टीपीटी की तलकषण लेवी लगाने के कारण उत्पन्न होने वाली आपात स्थिति से निपटने की रणनीति से सहमत होना चाहता है ।

- (vi) संयुक्त सुनवाई में कई प्रयोक्ताओं ने तलकर्षण लेवी को गहरे तलछट जलयानों तक सीमित करने से संबंधित मुद्दों को पुनः उठाने का प्रयास किया है । ऐसे सभी मुद्दों और अन्य आपत्तियों का प्राधिकरण के 2 जून 2000 के आदेश में निपटान एवं निराकरण कर दिया गया था । वर्तमान प्रस्ताव केवल अभिनिर्धारित यातायात को कुछ रियायतें देने से संबंधित है। प्रयोक्ताओं को उन मुद्दों को फिर से उठाने के इस अवसर का लाभ नहीं उठाने दिया जा सकता जिनका पहले ही अंतिम रूप से समाधान किया जा चुका है ।
- (vii) यह भी राय व्यक्त की गई है कि यदि ये रियायतें इतनी कम अवधि के लिए दी जाएंगी तो ये बेमानी होंगी ; अतः इन्हें 12 माह के लिए दिया जाना उचित होगा । जहाँ प्राधिकरण के लिए (या इस मामले में किसी के लिए भी) कोई निर्णायक सही-सही समयावधि तय करना संभव नहीं है वहीं टीपीटी के वाणिज्यिक फैसले से सहमत होना अधिक उचित होगा। आखिरकार टीपीटी की (इन रियायतों के कारण होने वाले) राजस्व के नुकसान को सहने की सामर्थ्य को भी तो ध्यान में रखना होगा ।
- (viii) सीएसएलए ने मत व्यक्त किया है कि तलकर्षण के लिए प्रभार वसूल करना गलत है ; तलकर्षण का खर्च एक प्रकार का 'निवेश' है और इसका भावी आय के रूप में भुगतान किया जाना आवश्यक है ।

इस मत का वास्तविक अभिप्राय बहुत स्पष्ट नहीं है । इस व्यय को 'निवेश' समझे जाने के बारे में कोई विवाद नहीं है । इसीलिए तलकर्षण के खर्च को 'पूंजीगत तलकर्षण' के रूप में वर्गीकृत किया गया है ।

'भावी आय' की बात का कुछ गलत अर्थ लिया गया है । 'तलकर्षण लेवी' को भी इसी श्रेणी में देखा जा सकता है क्योंकि उससे होने वाली आय व्यय करने के बाद होती है । संभवतः सीएसएल यह सुझाव देना चाहता है कि राजस्व आय केवल 'प्रशुल्क' से होगी पृथक् 'लेवी' से नहीं। रोचक बात तो यह है कि शुरू में टीपीटी ने भी इसी प्रकार की व्यवस्था का प्रस्ताव किया था । प्राधिकरण ने इस संबंध में नियमित प्रशुल्क वृद्धि पर आपत्ति इस कारण से की थी कि इससे अभिनिर्धारणीय एककालिक निवेश की वसूली के लिए स्थायी बोझ पड़ेगा । दूसरे शब्दों में पृथक् लेवी की प्रणाली केवल प्रयोक्ताओं के हितों के संरक्षण के लिए ही शुरू की गई थी । यह विडंबना ही है कि सीएसएलए (इस संदर्भ में एक मुख्य

प्रयोक्ता) ने इस व्यवस्था का विरोध करने का मार्ग चुना है। हो सकता है कि 'लेवी' शब्द से कुछ भ्रांति हुई हो ; पर, पूर्व अनुभव से यह महसूस किया गया है कि पूंजीगत तलकर्षण लेवी को 'तलकर्षण की विशेष दर' के रूप में वर्णित करना अधिक उपयुक्त होगा।

- (ix) साधारणतया जलयान संबंधित प्रभारों में किया जाने वाला संशोधन भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने के 30 दिन बाद प्रभावी होता है। पत्तन जिन आसाधरण परिस्थितियों में इन संशोधनों का प्रस्ताव करने के लिए बाध्य हुआ है उन परिस्थितियों को ध्यान में रखकर और इन संशोधनों से 'प्रशुल्कों' में कमी आएगी - इस बात को ध्यान में रखकर इन्हें भारत के राजपत्र में इस आदेश के अधिसूचित होने की तारीख से प्रभावी होने की अनुमति दी जाती है।

8. परिणामस्वरूप और उपर्युक्त कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर प्राधिकरण टीपीटी के कंटेनर बर्थ में आने वाले जलयानों पर तलकर्षण की विशेष दर को निम्नलिखित अनुसार संशोधित करने के प्रस्ताव को इस आदेश के भारत के राजपत्र में प्रकाशित होने की तारीख से छह माह की अवधि के लिए अनुमोदित करता है :-

(i)	पत्तन देय	-	15%
(ii)	संचालन प्रभार	-	15%
(iii)	बर्थ किराया प्रभार	-	30%

8.2 टीपीटी को तदनुसार दरों के मान को छह माह की अवधि के लिए संशोधित करने का निदेश दिया जाता है।

8.3 टीपीटी की दरों के मान में दी गई अभिव्यक्ति 'पूंजीगत तलकर्षण लेवी' के स्थान पर अभिव्यक्ति - 'तलकर्षण की विशेष दर' को रखा जाता है।

एम. सत्यम्, अध्यक्ष

[विज्ञापन-III/IV/143/2000/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 27th February, 2001

No. TAMP/11/2001-TPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approved the proposal of the Tuticorin Port Trust to revise the special rate for dredging payable by the vessels calling at the container terminal for a period of six months, as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No.TAMP/11/2001-TPT

The Tuticorin Port Trust (TPT)

Applicant

ORDER

(Passed on this 14th day of February 2001)

The Tuticorin Port Trust (TPT) has submitted a proposal for a review of dredging levy charges in respect of container vessels notified by this Authority on 14 June 2000.

2. A proposal of the TPT to impose dredging levy to defray the dredging expenditure of around Rs.220 crores spent on the capital dredging work at the Coal Jetty I, Coal Jetty II, oil Jetty, Container Berth, VOC III and VOC IV was earlier considered by this Authority. After detailed discussion with the Port users and the TPT, this Authority fixed the dredging levy at 50% of all marine charges i.e. Port dues, Pilotage and Berth hire charges for all the vessels calling at the above berths irrespective of their draft. This Authority passed an Order on 2 June 2000 in this regard which was notified in the Gazette of India on 14 June 2000. The Order came into effect after expiry of 30 days from the date of publication of the Order.

3. In its proposal in reference, the TPT has given the following grounds for reviewing the dredging levy charges:

- (i). After implementation of the dredging levy, the traffic growth has been reviewed. It has been noticed that the growth in container traffic has dwindled to 12% whereas the overall throughputs of the Port is unabated. The main line operators and the Steamer Agents have given representation about the high marine charges and requested to reduce the charges. The PSA SICAL Terminal Limited has also brought the issue of high marine charge and requested to reduce it to make the Port competitive to enhance the container throughputs.
- (ii). It is found that the marine charges of the TPT are 41% more expensive than Chennai, 17% than Cochin and 16% than JNPT. The current trend of containerisation of general cargoes gives indication that the growth of a Port primarily depends upon container traffic. As far as the Tuticorin Port is concerned, there is acute competition among the three ports in the Southern peninsula, i.e., Cochin, Tuticorin and Chennai with a common hinterland. Throughput of the Port can be increased only by offering competitive rates and providing connectivity to foreign ports to avert transshipment at Colombo.
- (iii). Bearing in mind the importance of growth of container throughputs for future development of the Port and the contribution of the MLO's to enhance the container throughput by direct call vessels, the TPT has taken a decision to review the dredging levy and to assess its impact on the overall earnings at a regular intervals of six months to ascertain the adequacy of the earnings to meet the annual dredging liability. It is expected that the review of dredging levy shall attract direct call vessels, which will generate additional throughputs and thereby the total earnings of dredging levy may be increased to defray the annual liability of capital dredging.
- (iv). Vessels having draft of more than 8.24 metres are called at VOC III and IV, Coal Jetty I and II with a saving in freight cost per unit and are able to bear the dredging levy. Mainly vessels having draft less than 8.24 metres are calling at Container Berth and Oil Jetty. Therefore, they are not able to enjoy the benefit of deep draft to maximise their income. There is no impact of dredging levy on

the oil cargo. The oil traffic is increasing and it can bear the burden of dredging levy.

- (v). A sum of Rs.5.61 crores has been realised from dredging levy during the period from 14 July 2000 to 30 November 2000. If the current trend continues, the annual earning may be around Rs.14.96 crores which will be adequate to meet the debt servicing liability.

4. In this backdrop, the TPT has proposed to revise the dredging levy for the vessel calling at the container berth as per details given below:

(i).	Port Dues	15%
(ii).	Pilotage	15%
(iii).	Berth Hire charge	30%

5. The Board of Trustees of the TPT has also approved the above proposal.

6. The above proposal of the TPT was circulated to various users / representative body of port users. Pending receipt of written comments from the users / representative body of port users, a joint hearing in this case was held on 23 January 2001 at the TPT premises in Tuticorin. At the joint hearing the following submissions were made:

The Tuticorin Port Trust (TPT)

- (i). This is a strategic proposal.
- (ii). We became more expensive than most other ports. Vessels were being scared away. As a result, growth in container traffic has stopped.
- (iii). SCI has complained to MOS about our high rates vis-à-vis Colombo. We, therefore, want to remain competitive.
- (iv). Only vessels berthed at container terminal will get the concession. Vessels going to other berths get some advantages because of the parcel size.
- (v). Our traffic for the year 2000-01 has grown by 25%. We may be able to absorb the revenue loss for six months. If these concessions do not result in increase of traffic, this will be reviewed.

M/s. Southern Petrochemical Industries Limited (SPIC)

If the strategy fails, other berths should not be burdened to pay more to bridge the gap.

Indian National Shipowners Association (INSA)

Deeper draft vessels are not coming to container terminal and, therefore, give more concessions to them.

M/s. Sterlite Industries Limited

- (i). We had opposed the levy. We wanted increased traffic to generate revenue. TPT says, there is a 25% increase in traffic. Why have the levy then?
- (ii). Vessels with smaller draft must be entitled to the concessions irrespective of berths they are calling.

Tuticorin Steamer Agents' Association (TSAA)

- (i). All container vessels are of the 8.23 mtr. draft. The 50% dredging levy is unfair on them.

- (ii). The anticipated increase in traffic has not materialised.
- (iii). Let the concession be same for Port Due / Pilotage / Berth Hire.
- (iv). Vessel shall not be charged the levy for occupying a berth which is empty.
- (v). Six months is too short a period. Give a longer duration.

The PSA SICAL Terminals Limited

We compliment TPT for this positive proposal.

The Tuticorin Custom Licensed Agents Association (CLAA)

- (i). Vessels requiring less than 8.23 mtr. draft should not be required to pay the levy at all.
- (ii). Exchange rate fluctuation may not hurt the port vis-à-vis this Yen loan. The marine charges collected by it in US dollar terms give benefits also.
- (iii). Why concession only for six months? Give at least for 12 months.

Indian Chamber of Commerce and Industry (ICCI)

- (i). We agree with the CLAA.
- (ii). Vessels carrying dirty cargo have to go to berth III. They can not go the berths I or II. They must get 100% concession.

Tuticorin Port Handling Agents Association (TPHAA)

We welcome the proposal. Please give it to all cargoes and all berths.

All India Chamber of Commerce and Industries (AICCI)

We heartily endorse the proposal.

The Container Shipping Lines Association (CSLA)

- (i). We welcome the proposal.
- (ii). It is wrong to levy a charge for dredging. This is a case of an investment. It must be paid out of future earnings.

The Shipping Corporation of India (SCI)

- (i). We heartily endorse the proposal.
- (ii). Give the concessions for break-bulk cargo also.

M/s. DCW Limited

Please reduce the cargo related charges also.

7. With reference to the totality of information collected during the proceedings of this case, and taking into account the arguments advanced at the joint hearing, the following position emerges:

- (i). This Authority had approved a dredging levy at 50% of all Marine Charges (i.e., Port Due, Pilotage, and Berth Hire) for all vessels calling at specified berths at

the TPT. According to the strict calculations, the levy actually worked out to 68%. This Authority considered a 68% dredging levy to be excessive; the TPT was, therefore, required to bear 18% of the burden from its reserves. Even the 50% levy was considered to be heavy; but it had to be approved in view of the *fait accompli* situation this Authority had to face because of the huge expenditure of Rs.220 crores incurred by the TPT on the capital dredging work.

- (ii). The apprehensions felt then have come true. The huge burden of the dredging levy has apparently had an adverse impact on the traffic. The TPT has, therefore, been compelled to propose some moderations in the levy as described in paragraph (4) above.

The proposal of the TPT now is based on a better appreciation of the ground realities; and, it is, therefore, to be considered sympathetically.

Nevertheless, this Authority likes to spotlight the anomaly of requiring it to approve tariff proposals with reference to *fait accompli* situations.

- (iii). Undoubtedly, it is somewhat messy to be tinkering in this manner with tariffs prescribed only six months ago. But, the TPT is in a bind; it is virtually in a catch-22 situation. Since the proposal is based on a better appreciation of the ground realities and amounts to grant of concessions to some users, this Authority is inclined to consider it favourably.
- (iv). The concessions in reference are proposed to be limited to the vessels calling at the container terminal since only the growth in container traffic has been seen to be affected. It is the TPT's commercial judgement that vessels going to other berths get some advantages (of scale) because of the parcel size.
- (v). The concessions in reference are proposed to be for a period of six months whereafter it will automatically lapse. If the concession yields the desired result of increasing container traffic, the position will then be reviewed by the TPT for formulation of fresh proposal. Because of the 25% increase in general traffic during 2000-01, the TPT has claimed to be in a position to absorb the revenue loss (caused by these concessions) for six months. In view of the difficult circumstances governing this case, this Authority likes to go along with the TPT strategy to tackle the eventuality arising out of imposition of the dredging levy.
- (vi). At the joint hearing, many users have attempted to resurrect issues like the dredging levy being limited to deeper draft vessels, etc. All such issues and other objections were duly dealt with and disposed of in this Authority's Order of 2 June 2000. The proposal at present is only about grant of some concessions to identified traffic. The users cannot be allowed to hijack this opportunity for resurrecting issues that have already been finally settled.
- (vii). There is an opinion that these concessions will not be meaningful if given only for such a short period; it will be more appropriate if they are given for 12 months. While it is not possible for this Authority (or, for that matter, anybody) to conclusively establish the correct time span, it will be more realistic to go by the commercial judgement of the TPT. After all, the ability of the TPT to bear the revenue loss (caused by these concessions) has also to be taken into account.
- (viii). The CSLA has observed that it is wrong to levy a charge for dredging; the cost on dredging is an 'investment'; and, it must be paid out of future earnings.

The real purport of this observation is not very discernible. There is no dispute about such expenditure being 'investments'. That is why the expenditure on this dredging is classified as 'capital dredging'.

The point about 'future earnings' appears to be somewhat misconceived. Even the 'dredging levy' can be seen to fall in that category since the income therefrom is subsequent to the expenditure. The CSLA, perhaps, is inclined to suggest that the revenue earnings shall be only through 'tariffs' and not through a separate 'levy'. Interestingly, the TPT itself had also originally proposed a similar arrangement. This Authority had objected to a regular tariff increase on this account for the reason that it would build-in a burden in perpetuity for recovering an identifiable one-time investment. In other words, the system of a separate 'levy' was introduced only to protect user interests. Ironically, the CSLA (a prominent user in this context) has chosen to object to the arrangement. May be, the expression 'levy' has caused some confusion; in retrospect, it is felt, it may be more appropriate to describe the capital dredging levy as 'special rate for dredging'.

- (ix). Ordinarily, any amendment in vessel related charges come into force 30 days after their notification in the Gazette of India. In view of the extraordinary circumstances in which the port has been compelled to propose these amendments, and bearing in mind the fact that these amendments result in reduction of tariffs, they are allowed to be enforced with effect from the date of notification of this Order in the Gazette of India.

8.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the proposal of the TPT to revise the special rate for dredging on the vessels calling at the container berth for a period of six months from the date of notification of this Order in the Gazette of India as given below:

(i).	Port Dues	-	15%
(ii).	Pilotage	-	15%
(iii).	Berth Hire charge	-	30%

8.2. The TPT is hereby directed to amend its Scale of Rates accordingly for a period of six months.

8.3. The expression 'capital dredging levy' is substituted by the expression 'special rate for dredging' in the Scale of Rates of the TPT.

S. SATHYAM, Chairman

[ADVT-III/IV/143/2000/Exty.]

